

Висновки. Становлення і розвиток ринкових відносин в Україні потребує принципово нової управлінської культури у трудових відносинах. Пошук оптимальної системи мотивації повинен здійснюватися в напрямку ієрархічної підпорядкованості такої системи стратегічним цілям підприємства і враховувати не тільки традиційні матеріальні стимули, але і стимули нефінансового характеру. При цьому кроскультурне перенесення існуючих в економічно розвинених країнах систем мотивації, як правило, не спрацьовує внаслідок особливостей структури потреб, задоволення яких виступає на перший план у працюючого, і на які повинна орієнтуватися система стимулювання. Тому на перший план повинна виступати проблема адаптації існуючих систем мотивації з одночасним напрацюванням елементів вітчизняної системи стимулювання. Найбільш перспективним напрямком в цьому плані ми вважаємо впровадження в практику українських підприємств системи оцінки компетенцій, з урахуванням особливостей етапу життєвого циклу підприємства, макроекономічних закономірностей та специфіки галузі, а також соціально-психологічного клімату в колективі. Подальші напрямки дослідження повинні стосуватися теоретико-методологічного узагальнення існуючого досвіду та формування основ вітчизняної моделі мотивації, релевантної існуючому рівню розвитку соціально-економічних процесів в Україні.

Список літератури: 1. *Верхоглазенко В.* «Система мотивации персонала»/ В. Верхоглазенко // Консультант директора, февраль №4 – 2002. – С. 23-34. 2. *Єськов О.Л.* Система мотивації персоналу, орієнтована на цілі та результати його роботи / О. Л. Єськов, Н.Д.Дарченко// Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – № 2. – Т. 1. С.194-198. 3. *Ровенська В.В.* Мотивація персоналу в період економічної кризи / В.В. Ровенська // Вісник економічної науки України. – 2010. – № 1 – С. 88–90. 4. *Сергеева О.Б.* Парадоксы управления персоналом [Електронний ресурс]/ – Режим доступу до статті: <http://ursib.com/text/motiv/> 5. *Хайем А.* 17 способів підвищить мотивацію співробітників [Електронний ресурс]/ – Режим доступу до статті: <http://www.ubo.ru/articles/?cat=107&pub=1261>

Надійшла до редколегії 22.02.2011

УДК 658.588.2

В.В. МИЩЕНКО, аспірант, НТУ «ХПИ», Харків

МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Викладені поняття конкурентоспроможності продукції й інтегральний показник її оцінки, який враховує виробничі й експлуатаційні показники.

Изложены понятие конкурентоспособности продукции и интегральный показатель ее оценки, который учитывает производственные и эксплуатационные показатели.

The concept of competitiveness of production and integrated indicator of its estimation which considers industrial and operational indicators are stated

Постановка проблемы. Оценка конкурентоспособности машиностроительной продукции в условиях турбулентности внешней среды принадлежит к важным экономическим проблемам каждого предприятия этой отрасли. Продукция таких предприятий является сложной, материалоемкой и наукоемкой. Ее реализация требует учета соотношения между полезным эффектом у потребителя и затратами у производителя, что обуславливает необходимость применения соответствующих методических разработок. Проблеме оценки конкурентоспособности машин и оборудования (далее – машин) производственного назначения посвящены работы А. В. Гличева, М. Портера, Ж.-Ж. Ламбена, Р.А. Фатхутдинова, А. П. Градова, Г.А. Краюхина, П. П.А. Орлова, Х. А. Фасхиева, А. Н. Литвиненко, М. А. Татьянченко, И. Петровича, А. Катаева [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7] и многих других ученых. Но некоторые аспекты проблемы остаются недостаточно разработанными. Допускается смешение понятий «качество» и «конкурентоспособность» продукции. Нет общепринятого определения термина «конкурентоспособность продукции». Существуют разные точки зрения в отношении учета отдельных производственных и эксплуатационных факторов при количественной оценке конкурентоспособности продукции.

Целью исследования является уточнение понятийного аппарата конкурентоспособности продукции и описание методики оценки интегрального показателя качества машин, как компонента их конкурентоспособности.

Изложение основного материала. Прежде всего, необходимо определиться с понятием конкурентоспособности машины. В опубликованных ранее статьях автор придерживается точки зрения, что конкурентоспособность машины – это интегральная характеристика, учитывающая ее качество, цену, эффективность маркетингового сопровождения, влияние факторов внешней среды, имидж производителя, прибыльность ее реализации на конкурентном рынке в определенное время. Эта категория применима к определенному рынку и моменту времени. Машина, которая отвечает требованиям по безопасности для здоровья, жизни, имущества потребителей и окружающей природной среды, а

также пользуется спросом на определённом конкурентном рынке в данный момент времени и реализуется с прибылью, является конкурентоспособной. Машину, не отвечающую требованиям по безопасности, во всех случаях следует считать неконкурентоспособной. К неконкурентоспособной относится также и продукция, отвечающая требованиям по безопасности и пользующаяся спросом, но реализуемая с убытком. Исключение составляют только ситуации, когда для быстрого и масштабного проникновения на новый рынок производитель сознательно временно занижает цены на свою продукцию.

К наиболее распространенным методам оценки конкурентоспособности относятся: метод удельной цены; метод доли рынка; экспертный метод; «метод радара или паука»; метод, основанный на интегральном экономическом показателе качества машин; метод, основанный на интегральном показателе качества машин с учетом качества сервисного и послепродажного обслуживания, а также имиджа производителя.

Анализ этой методической базы позволил автору прийти к заключению, что наиболее обоснованным, является метод, основанный на интегральном экономическом показателе качества машин ($K_{инт}$) с учетом качества сервисного и послепродажного обслуживания, а также имиджа производителя. В соответствии с ним на первом этапе на основе сравнения $K_{инт}$ данной машины с каждой из конкурирующих оценивается уровень её качества, т.е. экономическая составляющая конкурентоспособности, хотя подход к определению $K_{инт}$ у разных авторов отличается. Затем определяется конкурентоспособность с учетом сравнительной оценки качества сервисного и послепродажного обслуживания и других факторов, например [4, 8]. Наибольшие разногласия до сих пор существуют в подходах к оценке интегрального экономического показателя качества машин.

Интегральный экономический показатель качества машин впервые был предложен профессором Гличевым А. В.[1]. Рекомендуется рассчитывать такой показатель по формуле:

$$K_{инт} = \mathcal{E}_T / (\mathcal{C} + \mathcal{Z}_T), \quad (1)$$

где \mathcal{E}_T – полезный эффект от эксплуатации машины за срок ее службы;

\mathcal{C} – затраты на приобретение машины;

\mathcal{Z}_T – затраты на содержание, эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт (без учета амортизации на реновацию) за нормативный срок службы машины, приведенные к моменту ее приобретения.

Полезный эффект от эксплуатации машины за срок ее службы может быть выражен в наработке или прибыли, полученной с помощью машины. Но чаще всего его измеряют наработкой. Так, наработку трактора сельскохозяйственного назначения можно представить в гектарах условной пахоты или в машино-часах.

Методы, основанные на использовании интегрального экономического показателя качества машин, получили достаточно широкое распространение. На их основе в бывшем СССР были разработаны отраслевые методики в электротехнической промышленности. Достоинством метода является то, что его можно применить как на стадии эксплуатации машин, так и на стадии ее проектирования. Для оценки конкурентоспособности в соответствии с этой методикой рассчитываются величины интегральных экономических показателей качества для сравниваемых машин $K_{\text{инт1}}$, $K_{\text{инт2}}$. Машина 1 считается конкурентоспособнее машины 2, если коэффициент ее конкурентоспособности I_{k1} больше единицы.

$$I_{k1} = K_{\text{инт1}} / K_{\text{инт2}}. \quad (2)$$

Недостатки анализируемого подхода заключаются в том, что расчеты интегральных экономических показателей качества производились не за экономически рациональные сроки службы машин до списания (T_o), а за нормативные, т.е. принятые для обоснования норм амортизации на реновацию. Не учитывалось и то обстоятельство, что экономически рациональные сроки службы у сравниваемых машин могут оказаться различными. Отсутствует также необходимость учета сопутствующих экономических, социальных и экологических результатов в стоимостном выражении. Кроме того, при оценке конкурентоспособности только на основе $K_{\text{инт}}$ смешивались понятия качества и конкурентоспособности. По сути, оценивалось преимущество одной машины перед дру-

гой по качеству, а не по конкурентоспособности. Наконец, интегральный экономический показатель качества не учитывает такие факторы, как качество сервисного и послепродажного обслуживания машин, имидж производителя.

Для повышения точности оценки предлагается показатели обеих машин рассчитывать за один и тот же период, равный T_0 менее долговечной машины. При этом из цены потребления более долговечной машины следует вычесть ее остаточную стоимость к моменту исчерпания T_0 менее долговечной машины.

С точки зрения эксплуатации в анализируемой методике не учитывается то обстоятельство, что машины могут отличаться по качеству производимой продукции. Например, сельскохозяйственные машины отличаются качеством выполняемых работ, величиной потерь убираемого урожая и т. д. Поэтому при оценке конкурентоспособности машин для уборки урожая предлагается из затрат на содержание и эксплуатацию машины с меньшими потерями вычесть, как сопутствующий экономический результат, выручку от реализации дополнительно собираемой за год продукции по сравнению с конкурирующей машиной (за вычетом затрат на ее сбыт и НДС).

С учетом данных обстоятельств формула для расчета $K_{инт}$ для случая, когда \mathcal{E}_T выражен в наработке машины, будет иметь вид:

$$K_{инт} = \frac{\mathcal{E}_T}{C_n + \sum_{t=1}^{T_0} (Z_t - C_{от})(1 + E)^{-t}}, \quad (3)$$

где: Z_t – затраты на содержание, эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонты (без амортизации на реновацию) в году t ;

C_n – цена приобретения машины;

T_0 – экономически рациональный срок службы машины до списания;

$C_{от}$ – стоимостная оценка сопутствующих экономическим, социальным и экологическим полезным результатам от эксплуатации машины в году t ;

E – годовая норма (коэффициент) дисконтирования.

В случае, когда \mathcal{E}_T выражен в прибыли от использования машины, $C_{от}$ следует учесть при расчёте величины \mathcal{E}_T .

Вывод. Рассмотренный методический подход к оценке интегрального экономического показателя качества машины производственного назначения,

как основы для определения её конкурентоспособности, может применяться как на стадии проектирования машины, так и на стадии серийного производства.

Список литературы: 1. Гличев А.В. Основы управления качеством. – М.: Издательство АМИ, 1998. – 478 с. 2. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг. – 2-е изд., перераб. и доп. – СПб.: Питер, 2002. – 448 с. 3. Ламбен Жан-Жак. Менеджмент, ориентированный на рынок / Пер. с англ. под ред. В.Б. Колчанова. – СПб.: Питер, 2004. – 800 с. 4. Петрович И., Катаев А. Определение конкурентоспособности товаров производственного назначения в системе маркетинга // Экономика Украины. – 1997. – №10. – С. 30-37. 5. Краюхин Г.А., Турковская Н.В. Инвестиционные стратегии развития промышленных предприятий и методы их финансирования. – СПб. СПбГИЭУ, – 2006. 6. Литвиненко А.Н. Вопросы изучения экономических аспектов конкурентоспособности товара / А.Н. Литвиненко, М.А. Татьянченко // Приложение к БИКИ. – 1984. – №12. 7. Фасхиев Х. Оценка конкурентоспособности новой техники // маркетинг. – 1998. – № 6. – С. 25-35. 8. Орлов П.А. Обоснование цен на машины производственного назначения на основе учета их эффективности. Научное издание / П.А. Орлов, Н.И. Алдохина. – Харьков: Изд. ХНЭУ, 2004. – 212 с. 9. Rose U., Pheks E. Cost of Ownership Application to Airplane Design. Reliability and Maintainability Symposium. – N.Y., 1989. – P. 47.

Надійшла до редколегії 25.03.11

УДК 330:620.9

С.К. ОСИПОВА, аспирантка, НТУ «ХПИ», Харьков

МЕТОДЫ ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ В ТЕПЛОСНАБЖЕНИИ УКРАИНЫ

Ця стаття розглядає питання щодо впровадження енергозберігаючих засобів в теплопостачанні України. Представлено декілька видів класифікацій енергозберігаючих методів. Показані проблеми впровадження енергозберігаючих засобів в Україні.

Эта статья рассматривает вопросы внедрения энергосберегающих средств в теплоснабжении Украины. Представлено несколько видов классификаций энергосберегающих методов. Показаны проблемы внедрения энергосберегающих средств в Украине.

The article high light questions of introducing energy-saving technology in heat supply of Ukraine. Types of classification of methods of energy-saving are presented. Problems of introducing energy-saving means are regarded. Conclusions on this problems are given.

Внедрение энергосберегающих проектов является сейчас приоритетом экономической политики государства. Повышение уровня энергоэффективности служит залогом энергетической безопасности страны и способствует укреплению ее независимости от импортируемых энергоносителей.

«Исследование Европейского банка по реконструкции и развитию показывает, что если бы Украина максимально сэкономила энергию, она фактически не нуждалась бы в импорте газа из России. Конечно, это сегодня нереально, но это следует иметь в виду и следует стремиться к энергосбережению во всех сферах экономики страны», – уверен специальный представитель Министерства иностранных дел Швеции Андерс Хенрикссон.